



2024年は最も暑い夏

統計開始以降最も暑かった昨年を上回る暑さとなった今年の夏。9月になっても暑さが続き、山梨にも熱中症警戒アラートが発表され、「猛残暑」が続いています。

また、8月22日には、時間雨量89mmというゲリラ豪雨が降り、地区内でも土砂崩れや小河川の氾濫、倒木などが発生しました。今後も温暖化による異常気象の影響が増えていくことが心配されます。



◆神金文化祭展示作品の募集◆

10月28日～11月4日に開催予定の神金文化祭の展示作品を募集しています。写真や絵画、書道作品、生け花などを展示予定です。今年は、神金小学校児童だけでなく、塩山北中生徒の作品も展示予定です。地区内の方々の様々な作品が展示できるようご協力をお願いいたします。



準優勝

第54回消防団員操法大会 甲州市消防団神金分団

7月28日に県消防学校で開催された消防団員操法大会に甲州市消防団の代表として参加した神金分団は、見事に準優勝の成績を取めました。この快挙は、市広報の表紙を飾ることとなりました。優勝チームとは動作の正確性・安全性は同点でしたが、ほんの僅かの時間の差で準優勝となったそうです。



出場メンバーは、3カ月ほど前から大会に向けての練習を重ね、大会に臨みました。地域防災の要となる消防団の方々の日頃からの活動には、感謝申し上げます。

◆防災教室

9月4日、神金小学校4年生が防災アドバイザーの竹内さんを講師に防災教室を開催しました。

地震発生時の行動や登下校時に気をつける場所などを確認しました。



塩山北中最後の学園祭

9月8日、塩山北中として最後の学園祭が開催され、文化の部では、NHK音楽コンクールと合唱連盟コンクールの両コンクールで関東大会に出場することとなった合唱などを発表しました。

11月に、神金公民館で塩山北中の合奏演奏会を開催予定です。



神金の歴史

地元の歴史研究家でもある故飯島卓郎氏が、神金小学校PTA会報「ふもと」に執筆し寄稿した「神金の歴史」をシリーズで紹介します。

新青梅街道 九

番屋地内にある萩原口留番所跡から裂石に至る北側の山を箕輪山（県有林）といい、この山には塩山御影石が大量に埋蔵されていた。甲府駅近くの舞鶴城頭の謝恩塔はこの山から産出したものである。この塔は神金に深い因縁のあるものである。

明治四十年の大水害により山梨県民が甚大の被害を受けた。その救済のために天皇家の御料林二十九萬余町歩を山梨県へ御下賜になった。その御礼のために建てたものである。しかし、一部の歴史家の中には「恩賜ではない。昔、住民の山を取り上げたが管理が悪かったので水害が生じ、更に県民の払い下げ運動によって元の所有者に返したまでのこと。有難いことではない。」という説もある。この塔は三ヶ年の工期と九萬九千円余の工費を要した。この金は明治四十四年神金村地内一之瀬高橋部落の山林二萬町歩の内五千六百三町歩を水源涵養林として県が東京市に売却した代金壱拾貳萬円の内で、石も金も神金村に深い関係があるのである。

明治四十年の大水害以来台風の度に山は崩れ、川には大きな石が累々として重なり、川幅は広くなり田畑や民家に危険が迫ったので、県では加工して取り除くことに努力したが、少ない予算では捗らず危険は解消できなかった。

たまたま昭和十四年、神金村出身の田辺治通氏が平沼内閣の逋信大臣になったので、村長はじめ村会議員、各団体長が大臣就任のお祝いに上京した折、ついでに村長が重川の改修の実情を報告して善処をお願いしたところ、裂石まで河川の階級を格上げになり、石は片付けられ護岸工事が進んだ。このことは田辺さんのお陰だと村民は等しく感謝した。

大正十二年の関東震災は東京を廃墟としたが、復興の新都市計画により石材の需要は急速に急増した。当時東京の交通は市電「チンチン電車」が主力であった。道路の中央を走り、停留所の間も近く、市民には馴染みが深いものであった。この市電のレールの中と両側一列は板石によって敷き詰められていた。その用材として板石の注文量は莫大で、納期は早急を求められ、従って加工賃は上昇し石屋さんはホクホクであった。しかし石工職人が不足し栃木・茨城、遠くは瀬戸内海の小豆島から来た人もあった。

*次ページに続く

神金の歴史

この頃の石材の運搬は荷馬車のみであった。当時村内に荷馬車は十五台くらい有り、河原のような道路をゴトゴトと塩山駅まで運んだが能率は悪かった。箕輪の県営石材発掘所では荷馬車での搬出に見切りをつけ、独自で軌道を敷設してトロッコでの搬出を決めた。裂石から塩山駅までの約八キロの用地買収にかかったが、坪貳円から参円位の比較的高い値で買ったので順調に終了した。

工事は区域を分けて突貫工事で同時に着工した。労務者は朝鮮人が集団で就労したが、言葉が通じないので種々問題がおきた。昭和三年頃にはトロッコが板石を積んで走ったと記憶している。番屋上にはインクラインと称する機械で、山上の石材を太いワイヤーで急傾斜の道を降ろすのを見たが怖かった。この機械は米国式の優秀なものであったが危険を伴うものだったので取り外し、裂石から迂回してトロッコで運んだ。番屋上には県の事務所と二棟の大きな宿舎があり、箕輪で働く四十名程の人が泊まっていたそうである。毎日トロッコは板石を満載して四・五台運行していたが、荷馬車の二台分も積めるので能率はぐんと上がった。ギイギイとブレーキの音を響かせながら走っていた。また地盤が軟弱のためトロッコはよく脱線し地域からは敬遠され、子供達は軌道で遊ぶことを強く禁じられていた。トロッコは番屋から塩山駅まで三十分以内で着くことができたが、雨や雪の日には運行不能であった。駅裏で石材を降ろし空になったトロッコは軌道の上を馬で引き上げるのだが、馬は汗を沢山流していた。

ところで戦時中は石材の需要は少なかったが、終戦後は経済の発展とともに急激に需要が増大したが、技術者の不足と次第に石工の老齢化が進み生産は追いつけなくなってきた。そこで、この実情に対し県では昭和二十八年に裂石へ県立塩山公共職業補導所を設立し、若い石工技術者を専門に養成した。ここは昭和三十九年に閉鎖するまでの間約二百名の技術者が育ち地場産業の発展に貢献した。

時代が移り変わるとともに板石の運搬は、昭和三十五年頃になるとトロッコに替わりトラックで運ぶようになったため、トロッコ道は廃道になった。現在は一部が消滅しているが大部分は残っている。この廃道について市では県に対し払い下げを申請したが、県としても払い下げたいが軌道に関する書類がないこと、県が買収できず賃借していた土地等があるため手続きができず現在に至っている。



トロッコ軌道のコンクリート橋